Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10754

15. 05. 98

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über den Stand der Umsetzung ihres Maßnahmenprogramms zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See

Die Bundesregierung hat den Deutschen Bundestag durch Bericht vom 27. April 1995 über den Stand der Umsetzung ihres Maßnahmenprogramms zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See (Drucksache 13/1279) unterrichtet. Die seither unter aktiver Mitwirkung der Bundesregierung auf internationaler und EU-Ebene durchgeführten bzw. neu eingeleiteten Maßnahmen sowie die auf nationaler Ebene getroffenen, zum Teil mit erheblichen finanziellen Aufwendungen des Bundes verbundenen Maßnahmen haben zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheitslage insbesondere im deutschen Küstenvorfeld geführt. Der nachfolgende Bericht unterrichtet über den aktuellen Sach- und Verfahrensstand im einzelnen.

1. Fahrtrouten/Verkehrssicherung

1.1 Schiffsmeldesysteme

Die Zentrale Meldestelle des Bundes für Schiffsunfälle in Cuxhaven (ZMS) wurde mit modernster Informationstechnik für die Entgegennahme bzw. Weitergabe von Schiffsmeldungen ausgestattet. Die von den Schiffsausrüstern zu meldenden Daten sollen künftig auf dem Weg der elektronischen Datenübermittlung (EDI) der ZMS zur Verfügung gestellt werden.

1.2 Einrichtung verbindlicher küstenferner Schiffswege

Der Schiffssicherheitsausschuß (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat im Dezember 1996 die von den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen Maßnahmen zur verbindlichen Benutzung des küstenfernen Verkehrswegesystems in der südlichen Nordsee vom Ostausgang des Englischen Kanals bis in die Deutsche Bucht für beladene Öl- und Gastanker sowie Chemikalientanker beschlossen. Danach haben von Westen die innere Deutsche Bucht ansteuernde oder sie verlassende

a) Tankschiffe von mehr als 10 000 BRZ, die Öl nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens befördern,

b) Chemikalientankschiffe von mehr als 10 000 BRZ, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe C oder D nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens als Massengut befördern,

c) Chemikalientankschiffe von mehr als 5000 BRZ, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe A oder B nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens als Massengut befördern,

d) Gastankschiffe von mehr als 10 000 BRZ, die Flüssiggas als Massengut befördern,

dieses Verkehrswegesystem zu befahren.

Die Regelung ist am 3. Juni 1997 in Kraft getreten. Damit wurde in der südlichen Nordsee erstmals ein zusammenhängender verbindlicher Schiffahrtsweg für Tanker mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern zum Schutz der maritimen Umwelt geschaffen.

Das als Tiefwasserweg ausgewiesene Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach" verläuft in 50 Kilometer Abstand seewärts des Wattenmeeres vor der Ostfriesischen Küste und ist in den Seekarten der hydrographischen Dienste, die für das Gebiet der Nordsee nautische Veröffentlichungen herausgeben, eingetragen. Der große

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. Mai 1998 gemäß Beschluß des Deutschen Bundestages vom 14. März 1996 – Drucksache 13/3440.

Abstand von der Küste hat den Vorteil, daß z. B. bei dem Ausfall der Antriebsanlage eines Tankers genügend Raum und Zeit für Maßnahmen zur Verhinderung der Verdriftung in die Nähe des Wattenmeeres verbleibt.

1.3 Küstenwache

Besondere Bedeutung hat die Einrichtung des Koordinierungsverbundes „Küstenwache" erlangt. Die für die Überwachungs- und Vollzugsdienste auf See zuständigen Bundesressorts haben unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums am 1. Juli 1994 den Koordinierungsverbund „Küstenwache" aus den zuständigen Bundesbehörden (Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, Bundesgrenzschutz, Zollverwaltung, Fischereiaufsicht) gebildet. Aufgabe der Küstenwache ist es, die Ausführung der Überwachungs- und Vollzugsaufgaben des Bundes auf See zu koordinieren, die Überwachungsdichte zu erhöhen und damit das Sicherheitsniveau spürbar zu verbessern.

Die Einsatzkoordinierung der insgesamt ca. 30 Wasserfahrzeuge und einer Reihe von Hubschraubern umfaßt sowohl schiffahrtspolizeiliche und Umweltschutzaufgaben als auch die Aufgaben des polizeilichen Grenzschutzes, des Zolls und der Fischereiaufsicht in behördenübergreifender Zusammenarbeit. Die Koordinierung der Einsätze erfolgt von den Küstenwachzentren „Nordsee" (beim Wasser- und Schiffahrtsamt Cuxhaven) und „Ostsee" (beim Bundesgrenzschutz See in Neustadt/Holstein). Wegen der grundgesetzlichen Aufgabenzuweisung ist von diesen Maßnahmen zunächst nur der Zuständigkeitsbereich des Bundes unmittelbar erfaßt. Die Zuständigkeiten der Länder bleiben hiervon unberührt. Unabhängig davon hat sich die Zusammenarbeit mit den Vollzugsbehörden der Küstenländer positiv entwickelt. Seit dem 1. Januar 1996 arbeiten Vertreter der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer sowohl im Küstenwachzentrum „Nordsee" als auch im Küstenwachzentrum „Ostsee" mit, um Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Zusammenarbeit mit den Küstenländern zu erproben.

1.4 Schlepp- und Bergungskapazität

Vor dem Hintergrund des Unfalls der „Sea Empress" vor der Küste Südenglands im Februar 1996 hat das Bundesministerium für Verkehr die technischen Anforderungen an Notschleppkapazitäten in der Deutschen Bucht durch ein Gutachten nochmals überprüfen lassen.

Die Hamburger Schiffbau- und Versuchsanstalt (HSVA) empfiehlt in diesem Gutachten die Vorhaltung einer Gesamtschleppkapazität von 165 t Pfahlzug im Winterhalbjahr.

Zur Minimierung des Restrisikos hat das Bundesministerium für Verkehr entschieden, die Pfahlzugleistung von gesamt 165 t ganzjährig bereitzustellen. Dies wird künftig durch die beiden bundeseigenen Gewässerschutzschiffe „Mellum" und „Neuwerk" mit je 110 t Pfahlzug gewährleistet sein. Bis zur vollen Verfügbarkeit der „Neuwerk" verbleibt der gegenwärtig angemietete zusätzliche private Hochseeschlepper (Oceanic) im Einsatz. Der Chartervertrag wurde bis 31. Oktober 1998 verlängert.

Die technische und die Einsatzkonzeption der bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum" und „Neuwerk" (Mitte 1998 in Dienst) entsprechen den Empfehlungen der HSVA für einen Notfallschlepper, der einen manövrierunfähigen Havaristen zur Verhinderung einer Strandung so lange festhalten oder in kontrollierter Verdriftung halten soll, bis Hilfe durch private Bergungs- und Schlepperreedereien eintrifft. Der Bund wird dabei nicht als Bergungsunternehmen tätig.

1.5 Seelotswesen

Das Bundesministerium für Verkehr hat die Modernisierung des Lotsenversetzdienstes in der Deutschen Bucht eingeleitet. Die heute dort eingesetzten insgesamt 6 Lotsenstationsschiffe wurden z. T. noch in den 50er Jahren gebaut. Sie verursachen hohe Kosten und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik.

Nach sorgfältiger Prüfung entschied das Bundesministerium für Verkehr daher, die Schiffe schrittweise zu ersetzen. In einem ersten Schritt werden drei Lotsenstationsschiffe beim Feuerschiff „Elbe" durch ein neues Stationsschiff und zwei Tender ersetzt. Die neuen Schiffe werden als halbtauchende Katamarane in sogenannter SWATH-Bauweise (Small Waterplane Area Twin Hull) gebaut. Dadurch werden sie in der Lage sein, länger als die alten Schiffe auf der Regelversetzposition zu verbleiben und dort ihren Dienst zu verrichten. Damit werden in der Deutschen Bucht die Verkehrssicherheit erhöht und das Dienstleistungsangebot für die Schiffahrt verbessert werden.

Der Bund gibt die neuen Schiffe nicht selbst in Auftrag. Vielmehr wurde nach europaweiter öffentlicher Ausschreibung im Januar 1998 erstmals einem privaten Investor der Zuschlag erteilt, dem Bund im Wege des Leasing die neuen Schiffe zur Verfügung zu stellen. Mittelfristig sollen auch Betrieb und Unterhaltung der Lotseinrichtungen öffentlich ausgeschrieben werden. Durch die genannten Aktivitäten wird somit auch die Wirtschaftlichkeit des Lotsbetriebs erhöht.

Sobald – voraussichtlich im Frühjahr 1999 – einer der neuen Tender verfügbar ist, soll zudem zwischen den Feuerschiffen „German Bight" und „Elbe" ein Probebetrieb mit ausschließlicher Landradarberatung durch Lotsen stattfinden, der einerseits durch den Wegfall von Hubschrauberversetzungen zu erheblichen Kostenentlastungen führen wird und andererseits Aufschlüsse über zusätzliche Möglichkeiten einer Verkehrsunterstützung durch Lotsen von Land aus geben soll. Dieser Probebetrieb soll bei Erfolg näher zur Küste fortgesetzt werden. Im Lichte der auf der Elbe gesammelten Erfahrungen sollen auch die anderen Nordseereviere modernisiert werden.

2. Schiff

2.1 Redundante Betriebssysteme/Notantrieb/Notruder

Das Bundesministerium für Verkehr hat der IMO eine Änderung des MARPOL-Übereinkommens vorgeschlagen, wonach neue Öltanker mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20000 tdw mit einem zusätzlichen Antrieb und einer zusätzlichen Ruderanlage ausgerüstet werden müssen. Nach einem etwaigen Ausfall des Hauptantriebes sollen diese Zusatzeinrichtungen dem Schiff bei ruhigem Wetter noch eine Geschwindigkeit von mindestens 6 sm (ca. 11 km/h) verleihen. Der Vorschlag wird zur Zeit noch in der IMO beraten.

2.2 Förderung umweltfreundlicher Öltanker durch ermäßigte Hafengebühren

Die auf Initiative der Bundesregierung erlassene EU-Verordnung (EG) Nr. 2978/94 schreibt Ermäßigungen von Hafen- und Lotsentgelten für sichere und umweltfreundliche Öltanker vor. Die Gebührenermäßigungen werden bei den deutschen Lotsen durch Abzug der Leerräume und in den deutschen Seehäfen bereits seit 1993 durch Rabatte gewährt. Sie gelten für Schiffe mit separaten Ballasttanks (Abschlag von 17%) und mit Doppelhülle (Abschlag von 25%). In anderen EU-Häfen werden seit 1. Januar 1996 vergleichbare Ermäßigungen gewährt.

3. Gefährliche Ladung

3.1 Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code)

In Deutschland müssen gefährliche Güter unter Beachtung des rechtsverbindlich durch die Gefahrgutverordnung See eingeführten IMDG-Code auf Seeschiffen befördert werden.

Damit der IMDG-Code auch in anderen Ländern verbindlich angewendet wird, hat Deutschland nach dem „Sherbro-Unfall" in der IMO beantragt, den IMDG-Code völkerrechtlich verbindlich einzuführen. Der zuständige Unterausschuß der IMO hat im Februar 1998 einen entsprechenden Vorschlag verabschiedet. Zur Zeit wird über die Einzelheiten einer Übernahme in Kapitel VII des SOLAS-Übereinkommens beraten. Als Termin ist der 1. Januar 2001 vorgesehen.

Darüber hinaus ist die Frage der An-Deck-Stauung gefährlicher Ladung mit meeresverschmutzenden Stoffen mit Wirkung vom 1. Januar 1997 so geregelt worden, daß die An-Deck-Stauung erfolgen muß, wenn andere gefährliche Eigenschaften der Güter wie z. B. Toxizität dies zwingend erfordern.

3.2 Sicherung der Ladung

Der MSC der IMO hat auf seiner 66. Sitzung (28. Mai bis 6. Juni 1996) zur Verbesserung der Sicherheit beim Transport von Decksladung durch eine Änderung des SO-LAS-Übereinkommens die Einführung von Ladungssicherungshandbüchern beschlossen. Durch die ab 1. Januar 1998 verbindlich vorgeschriebenen schiffsspezifischen Ladungssicherungshandbücher stehen der Schiffsführung – auch auf Vollcontainerschiffen – alle erforderlichen stau- und sicherungsrelevanten Informationen für den optimalen Einsatz der Ladungssicherungsmittel zur Verfügung. Ladungssicherungshandbücher sind mit Ausnahme beim Transport fester und flüssiger Massengüter für alle ladungsbefördernden Schiffstypen vorgeschrieben und stellen eine weitere Verbesserung für die sichere Beförderung von Ladung dar.

3.3 Datenbank Gefahrgut

Von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung wurde im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Datenbank „GEFAHRGUT" aufgebaut. Derzeit befinden sich zu 6500 Gefahrstoffen und -gütern umfangreiche Einzelangaben u. a. auch mit den zu beachtenden Sicherheitsvorschriften des IMDG-Code in der Datenbank. Weiterhin wird derzeit ein gemeinsamer Stoffdatenpool des Bundes und der Länder erstellt. Voraussichtlich wird die Basisarbeit Ende 1998 abgeschlossen sein. In den gemeinsamen Stoffdatenpool und somit auch in die Datenbank GEFAHRGUT gehen künftig die Daten neu zugelassener Stoffe und Zubereitungen ein. Die Datenbank GEFAHRGUT sowie die erweiterte Stoffdatenbank des Umweltbundesamtes (GSA) sind in Notfällen für Einsatzkräfte nutzbar.

4. Besatzung

4.1 STCW-Konferenz

Die IMO hat auf einer Diplomatischen Konferenz im Juli 1995 eine grundlegende Revision des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) verabschiedet. Die Änderungen sind am 1. Februar 1997 in Kraft getreten. Außer den überarbeiteten Ausbildungsanforderungen an das Personal von Tankschiffen wurden zusätzliche Anforderungen an die Ausbildung des Personals von Ro-Ro-Passagierschiffen beschlossen. Die Änderungen werden durch die Neufassung der Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung, die am 1. August 1998 in Kraft treten soll, umgesetzt. Erstmals wurden zur Vermeidung des Ermüdungsfaktors international verbindliche Regelungen über Ruhezeiten für das Wachpersonal eingeführt, die innerstaatlich durch Änderung der Wachdienstverordnung vom 24. Juni 1997 mit Wirkung zum 1. Juli 1997 umgesetzt wurden.

4.2 Ausbildung der Schiffsführer, Offiziere und sonstigen Ladungsbeteiligten bei Seeschiffstransporten gefährlicher Güter

In § 11 der Gefahrgutverordnung See ist festgelegt, daß auf jedem Seeschiff, das die Bundesflagge führt und mit dem gefährliche Güter befördert werden, der Schiffsführer oder der für die Ladung verantwortliche Offizier durch eine Schulungsbescheinigung nach der Gefahrgutbeauftragtenverordnung nachweisen müssen, daß sie durch Schulung die für die Wahrnehmung ihrer Tätigkeit erforderlichen Sachkenntnisse erworben haben. Diese Bescheinigung ist auf läng-

stens fünf Jahre befristet, d. h. dann muß die Schulung wiederholt werden.

Entsprechende Anforderungen sollen nach dem derzeitigen Beratungsstand im zuständigen Unterausschuß der IMO spätestens zum 1. Januar 2001 auch international eingeführt werden.

4.3 International einheitliche Arbeitssprache

Standardredewendungen für die Seeschiffahrt stellen eine Arbeitssprache dar, die insbesondere für „Multi-Lingual-Crews" im internationalen Seeverkehr

- die Unterstützung bei der Bewältigung von Notsituationen,
- landgestützte Verkehrsüberwachung und -beratung und
- einen sicheren Schiffsbetrieb einschließlich Unfallmanagement

in einer klaren Art und Weise ermöglicht.

Das vorhandene Standardvokabular soll zu einer international einheitlichen Arbeitssprache für die Kommunikation an Bord von Seeschiffen und im Schiff-Schiff- bzw. Schiff-Land-Verkehr erweitert werden. Eine sichere, eindeutige und wirksame Kommunikation ist von entscheidender Bedeutung zur Reduzierung des menschlichen Fehlverhaltens im komplexen maritimen Verkehrssystem. Die IMO hat den unter deutscher Federführung erarbeiteten vollständigen Entwurf der neuen „Standardredewendungen für die Seeschiffahrt" im Mai 1997 zur Erprobung angenommen. Nach Auswertung der Erprobungsergebnisse soll die Sicherheitssprache von der IMO-Vollversammlung 1999 eingeführt werden.

5. Reedereien/Klassifikationsgesellschaften

5.1 Internationaler Sicherheitsmanagement-Code (ISM-CODE)

Der ISM-Code soll nach den Grundsätzen von Qualitätssicherungssystemen einen sicheren Schiffsbetrieb und die Verhütung der Meeresverschmutzung durch die Betreiber von Schiffen sicherstellen. Hierzu wurden weltweit einheitliche und zertifizierbare Regeln für ein Sicherheitsmanagement in den Reedereibetrieben und an Bord erarbeitet, für deren Einhaltung die Reeder aufgrund ihrer Verantwortung für einen sicheren Schiffsbetrieb verpflichtet werden.

Nach dem Zeitplan der IMO wird der ISM-Code schrittweise, nach Schiffstypen und Schiffsgrößen gestaffelt, weltweit verbindlich für alle Schiffe eingeführt, und zwar für Fahrgastschiffe, Tanker, Massengutfrachter und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von mehr als 500 BRZ ab 1. Juli 1998 und andere Frachtschiffe von mehr als 500 BRZ ab 1. Juli 2002.

5.2 Klassifikationsgesellschaften

Am 1. Januar 1996 sind neue Vorschriften über die Besichtigung und Überprüfung deutscher Seeschiffe in Kraft getreten. Mit der zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Klassifikationsgesellschaften (94/57/EG) vom 22. November 1994 erlassenen „Schiffsbesichtigungs-Verordnung See" vom 15. Dezember 1995, in Kraft getreten am 1. Januar 1996, wird die Möglichkeit geschaffen, daß die für die Zeugniserteilung in den internationalen Schiffssicherheits- oder Meeresumweltschutzübereinkommen vorgeschriebenen technischen Besichtigungen und Überprüfungen neben dem Germanischen Lloyd auch durch weitere, europäisch anerkannte Klassifikationsgesellschaften durchgeführt werden können. Dabei bleibt die bewährte Verwaltungsstruktur im Schiffssicherheitsbereich beibehalten, d. h. die Erteilung und Erneuerung von Zeugnissen nach den internationalen IMO-Übereinkommen bleibt als staatliche Aufgabe nach wie vor der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg (Deutsche Schiffssicherheitsbehörde) vorbehalten. Neu ist, daß der Reeder künftig die Wahl hat, die vorgeschriebenen Schiffsbesichtigungen auch durch eine europäisch anerkannte Klassifikationsgesellschaft durchführen zu lassen, die durch ein Auftragsverhältnis mit der See-Berufsgenossenschaft zur Durchführung der Schiffsbesichtigungen ermächtigt worden ist. Durch einen umfangreichen Katalog an Qualitätskriterien wird sichergestellt, daß nur qualifizierte, international erfahrene und unabhängige Klassifikationsgesellschaften tätig werden dürfen. Damit unterliegen die Klassifikationsgesellschaften wirksamen Kontrollen. Auf diese Weise wird die private Verantwortung für die Schiffssicherheit gestärkt, ohne daß das Schiffssicherheitsniveau gesenkt wird.

6. Hafenstaatkontrolle

6.1 EU-Richtlinie über Hafenstaatkontrolle

Die Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (EU-Hafenstaatkontrollrichtlinie) wurde von der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1995 bis 1997 im wesentlichen durch Änderung des Seeaufgabengesetzes und der Schiffssicherheitsverordnung in nationales Recht umgesetzt. Die Richtlinie stellt sicher, daß fremdflaggige Schiffe, die die Häfen der Gemeinschaft anlaufen, nach einheitlichen Kriterien auf Sicherheitsmängel überprüft werden.

Darüber hinaus wird gegen Schiffe, die nach dem 1. Juli 1998 nicht über die nach dem ISM-Code erforderlichen Zeugnisse verfügen (vgl. 5.1), streng vorgegangen (Festhaltung des Schiffes; Aufhebung der Festhalteverfügung bei Hafenüberlastung, jedoch Zugangsverweigerung zu Häfen). Eine entsprechende Änderung der EU-Hafenstaatkontrollrichtlinie wird durch die Elfte Verordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung zum 1. Juli 1998 national umgesetzt.

6.2 Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatenkontrolle

Seit dem letzten Bericht der Bundesregierung sind Rußland (Januar 1996) und Kroatien (Januar 1997)

Mitglieder der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatenkontrolle geworden. Damit wurde das Kontrollnetz erheblich erweitert.

Darüber hinaus wurde die Pariser Vereinbarung im Hinblick auf neuere Entwicklungen im Bereich der IMO und der EU gründlich überarbeitet. Die Neufassung ist am 14. Januar 1998 in Kraft getreten.

Die Wirksamkeit des Kontrollsystems wird durch die Ergebnisse der Kontrollen der 18 Mitgliedstaaten dokumentiert: Danach wurden 1997 auf 10719 Schiffen unter fremder Flagge 16813 Besichtigungen durchgeführt. 1624 Schiffe wurden bis zur Abstellung wesentlicher Mängel vorübergehend festgehalten. Ein Erfolg zeigt sich darin, daß die Zahl der Schiffe, über die ein Auslaufverbot wegen schwerer Mängel verhängt werden mußte, seit 1996 abnimmt.

Die Bundesrepublik Deutschland kommt ihrer Verpflichtung, 25 v.H. der ankommenden fremdflaggigen Schiffe zu überprüfen, in vollem Umfange nach (1997 sogar leicht über 25%) und leistet so ihren Beitrag zur Wirksamkeit des Gesamtkontrollsystems.

Das Hafenstaatkontrollsystem wird durch zusätzliche Maßnahmen ständig fortentwickelt, damit es den gestellten Anforderungen gerecht wird:

- Verbesserung des Informationssystems,
- gezieltere Auswahl der zu kontrollierenden Schiffe,
- gründlichere Ausbildung der Besichtiger,
- besondere Schwerpunktaktionen (z.B. jährliche Sonderprüfung von Großfähren in der Bundesrepublik Deutschland; über mehrere Monate laufende Sonderaktionen im gesamten Hafenstaatkontrollgebiet).

7. Umweltschutz

7.1 Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe

Auf der Diplomatischen IMO-Konferenz über die Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe wurde am 26. September 1997 ein Protokoll zum MARPOL-Übereinkommen verabschiedet, durch welches dieses um eine neue Anlage VI ergänzt wird. Hierdurch sind erstmals internationale Vorschriften gegen die Luftverschmutzung durch Schiffe geschaffen worden. Wichtigste Regelungen sind Anforderungen an Schiffsdieselmotoren zur Reduzierung von Stickoxydemissionen, die weltweite Begrenzung des Schwefelgehalts im Schiffstreibstoff und die Einrichtung eines Schwefel-Emissions-Überwachungsgebietes in der Ostsee. Die Bundesregierung setzt sich darüber hinaus für die Ausweisung der Nordsee als Schwefel-Emissions-Überwachungsgebiet ein. Im Interesse der Förderung des Einsatzes schadstoffarmer Dieselmotoren auf Seeschiffen hat das Bundesministerium für Verkehr im März 1998 eine vorläufige Regelung getroffen, die bereits vor dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des MARPOL-Protokolls von 1997 auf freiwilliger Basis die Zertifizierung von Schiffsdieselmotoren ermöglicht.

7.2 Ausweisung der Nordwesteuropäischen Gewässer als Sondergebiet nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens

Der Umweltausschuß der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat auf seiner 41. Sitzung am 2. April 1998 beschlossen, die Nordwesteuropäischen Gewässer (Nordsee und angrenzende Gewässer westlich von Großbritannien und Irland) ab 1. August 1999 als Sondergebiet nach Anlage I (Einleitungen von Öl) des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) auszuweisen. Damit sind von diesem Zeitpunkt an Einleitungen von Öl und ölhaltigem Gemisch von allen Tankern und von anderen Schiffen ab 400 BRZ verboten. Die langjährigen Bemühungen der Bundesregierung zur Verbesserung des Nordseeschutzes gegen Öleinleitungen durch Schiffe haben hiermit ihren erfolgreichen Abschluß gefunden.

8. Bekämpfung eingetretener Meeresverschmutzungen

8.1 Erweitertes Verwaltungsabkommen

Bund und Küstenländer verständigten sich bereits im Jahre 1975 auf gemeinsame Vorsorgemaßnahmen. Dieses Verwaltungsabkommen ist im April 1995 durch eine neue Vereinbarung abgelöst worden, mit der das Land Mecklenburg-Vorpommern einbezogen und gleichzeitig die Zusammenarbeit auf die Bekämpfung von Chemikalien erweitert wurde. Einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts folgend, wird nunmehr die Finanzierung der Beschaffungsmaßnahmen getrennt nach den jeweiligen Zuständigkeiten (Bund: Hohe See; Länder: Küstenmeer und Strände/Watten) durchgeführt.

Zur Vorbereitung auf mögliche Unfälle und zur Bekämpfung eingetretener Verschmutzungen werden vom Bund und den Küstenländern gemeinsam Systemkonzepte entwickelt und daraus einzelne technische Maßnahmen in Auftrag gegeben sowie bei Unfällen Bekämpfungsmaßnahmen durchgeführt. Das vorhandene Gesamtkonzept umfaßt demzufolge organisatorische und vertragliche Regelungen sowie Schiffe und Geräte zur Bekämpfung von Öl und Chemikalien auf Hoher See, in den Küstengewässern, auf den Seeschiffahrtsstraßen, in den Häfen Bremens und Hamburgs sowie an den angrenzenden Ufern und Stränden.

Schwerpunkte der vom Bund seit 1994 durchgeführten Vorsorgemaßnahmen:

- Umbau des Ölunfall-Bekämpfungsschiffes „Scharhörn" für den Einsatz bei Chemikalienunfällen: Fertigstellung Mai 1994, Kosten rd. 15 Mio. DM.
- Umbau des Ölunfall-Bekämpfungsschiffes „Mellum" für den Einsatz bei Chemikalienunfällen: Fertigstellung Dezember 1995, Kosten rd. 14,5 Mio. DM.
- Neubau des Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiffes „Neuwerk" für den Einsatz im See- und Küstenbereich: Indienststellung Mitte 1998, Kosten rd. 85 Mio. DM.

- Beschaffung eines neuen Flugzeugs zur Schadstofferkennung: Indienststellung mit Basisausrüstung April 1998; Ergänzungsausrüstung Ende 1999; Gesamtkosten rd. 40 Mio. DM.

8.2 Unfallmanagement-System (REMUS)

Das Basissystem eines rechnergestützten maritimen Unfallmanagement-Systems (REMUS) wird Mitte 1998 in Betrieb genommen (Kosten rd. 10 Mio. DM). Dieses System dient als Informations- und Entscheidungshilfe für die Bund-Länder Einsatzleitungsgruppe (ELG) zur Bekämpfung von Meeresverschmutzung bei Bekämpfungsmaßnahmen. Es enthält einen Handlungsrahmen sowie alle relevanten Schiffs-, Ladungs- und Umweltdaten. Es soll in den Folgejahren unter Berücksichtigung der Betriebserfahrungen weiter ausgebaut werden.

REMUS wird allen Stellen zur Verfügung stehen, die bei einem Seeunfall tätig werden, so daß damit auch die Kommunikation dieser Stellen optimiert wird.

9. Haftungsfragen

9.1 Verbesserung der Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden

Die zivilrechtliche Haftung für Schäden, die durch Öltanker verursacht werden, ist durch das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 und das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden von 1971 geregelt. Das Übereinkommen von 1969 hat zur Zeit 91, das Übereinkommen von 1971 76 Vertragsparteien. Die Übereinkommen haben also weltweit große Akzeptanz.

Grundzüge dieses Haftungs- und Entschädigungssystems sind:

- auf den Schiffseigentümer konzentrierte, summenmäßig beschränkte Gefährdungshaftung,
- Versicherungspflicht gekoppelt mit der Pflicht, das Bestehen des vorgeschriebenen Versicherungsschutzes durch eine Versicherungsbescheinigung nachzuweisen, und zwar für alle Schiffe (unabhängig von der Flagge), die den Hafen eines Vertragsstaates anlaufen,
- Ergänzung der Entschädigung, soweit der Schaden/die Schäden durch die (beschränkte) Reederhaftung des Übereinkommens von 1969 nicht vollständig gedeckt sind, durch Zahlungen des Internationalen Ölverschmutzungs-Fonds, der durch Beiträge von Verladerseite (Mineralölwirtschaft) gedeckt wird.

Am 30. Mai 1996 sind die im November 1992 in London verabschiedeten Protokolle zur Fortentwicklung des internationalen Haftungs- und Entschädigungssystems für Ölverschmutzungsschäden völkerrechtlich in Kraft getreten. Dadurch werden die bisherigen Haftungs- und Entschädigungssummen wesentlich erhöht: je nach Größe des Schiffes mit einem Betrag zwischen mindestens 3 Mio. Sonderziehungsrechten (SZR) beim Internationalen Währungsfonds bei Schiffen bis zu 5000 Raumeinheiten (= ca. 6,6 Mio. DM) und einem Steigerungssatz von 420 SZR (= ca. 925 DM) je weiterer Raumeinheit bis zum Haftungshöchstbetrag von 59,7 Mio. SZR (= z.Z. ca. 143 Mio. DM). Reicht dieser Betrag nicht zur vollen Entschädigung aller Schäden aus, so erhöht der Internationale Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden – IOPC-Fonds – die Entschädigung statt bisher bis zur Höhe von 60 Mio. SZR (= ca. 144 Mio. DM) künftig bis zur Höhe von 135 Mio. SZR (= ca. 324 Mio. DM).

Das Internationale Ölhaftungsübereinkommen und das deutsche Ölschadengesetz verpflichten alle deutsche Häfen anlaufenden Tanker, eine Haftpflichtversicherung in der durch das Ölhaftungsübereinkommen vorgeschriebenen Höhe vorzuhalten und nachzuweisen. Gleiches gilt für Tankschiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal befahren. Einhaltung und Überwachung der Versicherungspflicht für Tankschiffe sind gewährleistet.

Ersatzfähig sind die durch die Ölverschmutzung verursachten Personen- und Sachschäden. Das umfaßt auch Umweltschäden, deren Ersatzfähigkeit allerdings auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen und den durch die Umweltbeeinträchtigung entgangenen Gewinn beschränkt sind. Weitergehende Leistungen für nicht quantifizierbare Schäden aufgrund abstrakter einseitiger Schadensberechnungen werden vom Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden nicht erbracht.

Im Rahmen des Protokolls von 1992 zum Übereinkommen von 1971 ist unter bestimmten Umständen auch ein Schadensausgleich möglich, wenn im Falle eines von einem Tankschiff verursachten Ölschadens das verursachende Tankschiff nicht ermittelt werden kann.

Durch die 1992er Protokolle wird die Schadenshaftung bei Öltankunfällen erheblich verbessert. Die künftig zur Verfügung stehenden Haftungsbeträge werden voraussichtlich auch bei denkbaren Tankerunfällen katastrophalen Ausmaßes ausreichen.

9.2 Haftung und Entschädigung beim Seetransport gefährlicher Güter

Analog zum internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem für Ölverschmutzungsschäden hat eine Diplomatische IMO-Konferenz am 3. Mai 1996 in London das Internationale Haftungs- und Entschädigungsübereinkommen für den Seetransport gefährlicher Güter (HNS-Übereinkommen) verabschiedet. Grundzüge des HNS-Übereinkommens sind:

- Für Gefahrgutschäden beim Seetransport trifft den Reeder eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung.
- Der Haftungshöchstbetrag ist beschränkt und beträgt schiffsgrößenabhängig 10 Mio. SZR (rd. 24 Mio. DM) für Schiffe bis 2000 BRZ, max. 100 Mio. SZR (240 Mio. DM) für Schiffe ab 100000 BRZ.

- Für seine Haftung hat der Reeder eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und durch eine internationale Versicherungsbescheinigung nachzuweisen.
- Sofern die Haftungsbeträge zur Entschädigung nicht ausreichen, haftet ein neu zu errichtender internationaler Gefahrgut-Fonds ergänzend bis zur Gesamtsumme von 250 Mio. SZR (rd. 600 Mio. DM). Die hierfür erforderlichen Mittel sind nach einem Schadensereignis durch die Empfänger der gefährlichen Güter (Chemische Industrie, Chemiehandel) aufzubringen. .
- Die Vertragsstaaten des HNS-Übereinkommens verpflichten sich, die Versicherungsbescheinigung von allen Schiffen (unabhängig von der Flagge), die ihre Häfen anlaufen, zu verlangen.
- Das Übereinkommen tritt 18 Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem es von 12 Staaten ratifiziert wurde, von denen 4 Staaten eine Mindestflotte von 2 Mio. BRZ Gesamttonnage haben und außerdem insgesamt 40 Mio. Tonnen beitragspflichtiger Gefahrgüter empfangen werden.

Mit dem HNS-Übereinkommen werden Haftungssummen für Gefahrgutschäden bereitstehen, die aller Voraussicht nach auch bei Unfällen katastrophalen Ausmaßes ausreichen werden.

Die Bundesregierung hat das HNS-Übereinkommen am 25. April 1997 vorbehaltlich der Ratifikation gezeichnet. Außerdem wurde es bisher durch Kanada, Dänemark, Finnland, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich gezeichnet. Gegenwärtig laufen intensive Bemühungen, die Ratifikation in zeitlich überschaubarer Frist vorzunehmen.

9.3 Erhöhung der Haftungsbeträge für die allgemeinen Risiken des Seetransports

Parallel zu den Beratungen über das neue HNS-Übereinkommen hat die Diplomatische Konferenz auch das Internationale Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen geändert. Die Haftungssummen wurden für die allgemeinen Risiken des Seetransports um durchschnittlich 240 % erhöht. Damit wird die Haftungsvorsorge erheblich verbessert.

10. Fährschiffssicherheit

10.1 Stockholmer Abkommen

Ausgelöst durch den tragischen Untergang des Fährschiffes MS „Estonia" am 28. September 1994 vor der finnischen Küste in der Ostsee, bei dem 852 Menschen ums Leben kamen, ist unter aktiver Mitwirkung der Bundesregierung von den Anliegerstaaten von Nord- und Ostsee das Übereinkommen über besondere Stabilitätsanforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe abgeschlossen worden. Das am 1. April 1997 international in Kraft getretene Übereinkommen enthält Sondervorschriften über Stabilitätsanforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandsfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen in Nordwesteuropa und der Ostsee verkehren. Danach sind diese Schiffe so auszurüsten, daß sie trotz Wassereinbruch auf dem Wagendeck ihre Schwimmfähigkeit behalten. Dies kann in der Regel durch den Einbau von Längs- und/ oder Querschotten erreicht werden.

10.2 EU-Richtlinie über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen

Zur Durchführung der Entschließung des EU-Verkehrsministerrats vom 22. November 1994 hat die EU-Kommission einen Richtlinienvorschlag über die „Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen" vorgelegt. Der Gemeinsame Standpunkt des Rates über den Vorschlag der Richtlinie ist am 11. Dezember 1997 angenommen worden und bedarf noch der endgültigen Verabschiedung nach dem Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß Artikel 189c EG-Vertrag.

11. Schiffssicherheitsanpassungsgesetz

Die Handelsflotte unter der Bundesflagge ist einem intensiven internationalen Wettbewerb ausgesetzt und kann nur in Anpassung an die internationalen Rahmenbedingungen fortbestehen. Bundesregierung, Bundesrat und Küstenländer haben in ständiger Praxis bekräftigt, daß sie der Erhaltung des maritimen Standorts Deutschland und der Handelsflotte unter der Bundesflagge große Bedeutung beimessen. Entsprechend einer Initiative des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1997 hat die Bundesregierung am 16. Juli 1997 das Konzept zur Behandlung der Unternehmen der deutschen Schiffahrt und der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge „Förderung der Seeschiffahrt in Deutschland" beschlossen. Mit dem Konzept soll der weiteren Ausflaggung von deutschen Handelsschiffen entgegengewirkt und der maritime Standort Deutschland gesichert werden.

Der Deutsche Bundestag hat am 2. April 1998 das von der Bundesregierung eingebrachte Schiffssicherheitsanpassungsgesetz zugleich mit den aus der Mitte des Deutschen Bundestages eingebrachten Bestimmungen über steuerliche Maßnahmen (Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt) verabschiedet. Das Gesetz zielt darauf ab, das deutsche Regelwerk der Sicherheitsvorschriften für bauliche Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb der Seeschiffe auf die international geltenden Schiffssicherheitsvorschriften auszurichten und dabei im Rahmen einer Deregulierung auf deutsche Zusatzvorschriften – soweit dies ohne Sicherheitseinbußen möglich ist – zu verzichten.

Zugleich soll mit dem Gesetz im Geiste der neueren internationalen Rechtsentwicklung die Verantwortung für das auf einen sicheren und umweltschutzgerechten Schiffsbetrieb bezogene Management gestärkt werden. Im Mittelpunkt der internationalen Anforderungen an das Schiffssicherheitsmanagement steht die Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, daß die in bezug auf das Schiff geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen eingehalten werden. Hierfür sollen alle für Schiffsbetreiber in

Deutschland gültigen internationalen Vorschriften im Gesetz zusammengefaßt und an dieser Stelle fortgeschrieben werden, damit Reeder und Behörden jederzeit einen Überblick über das gültige Regelwerk haben.

Weiterhin enthält das Gesetz Vorschriften zur einheitlichen Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft, die zum Ziel haben, daß genau bestimmte schiffsbezogene Sicherheitsanforderungen erfüllt werden. Insgesamt geht die Bundesregierung davon aus, daß auf der Grundlage der innerstaatlichen Inkraftsetzung der zugrundeliegenden völkerrechtlichen Regelungen es jetzt darauf ankommt, sämtliche Aspekte des Schiffsbetriebes auf eine international konzipierte neue Sicherheitskultur auszurichten. Hierfür hat sich weltweit die Überzeugung durchgesetzt, daß Sicherheit und Umweltschutz von Schiffen zur See auf die organisatorische Eigenverantwortung und das Engagement der maßgeblich im Schiffsbetrieb tätigen Personen gegründet sein müssen.

Die durch das Gesetz eingeleitete Entwicklung soll ihre Fortsetzung in der Ausarbeitung einer neuen Schiffssicherheitsverordnung finden, die an die Grundsätze des Schiffssicherheitsgesetzes angepaßt werden wird.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333